ZEEUWEN EN DE WESTINDISCHE COMPAGNIE

door Doeke Roos



van geyt productions

29/7/2021

Zeeuwen en de Westindische Compagnie

(1621-1674)

Doeke Roos

1992

van geyt productions

12. Ook Koerlanders zouden het eiland hebben bezocht, evenals in 1644 een vloot onder Stuyvesant. Tijdens gevechtshandelingen tegen de Spanjaarden verloor hij zijn rechterbeen (Hartog, pag. 64 ev.).
13. Brandt, Leven en bedrijf.., pag. 8.
14. Hamelberg, De Nederlanders, Doc. II 31, pag. 30. De tekst van dit verdrag leek op de overeenkomst tussen Fransen en Engelsen over Sint Kitts. In de praktijk betekende het dat ongeveer 52 km2 Frans en 34 km2 Nederlands gebied werden. De grensscheiding werd eigenlijk pas een jaar later wat duidelijker aangegeven.
15. Hartog, pag. 89.
16. Goslinga, pag. 263.
17. "Tyrannisch en barbaris mishandelt", mits een gedeelte van het garnizoen aldaar met roestige bootsmansmessen neus en oren en (daarna) "als swijnen de keele hebben afgesteecken". ARA, WIC, OC, lias West-Indie, 1665-1670.
18. Oorlog was er ook nog niet toen Pieter Stuyvesant met zijn houten been in de zomer van 1664 de Nederlandse kolonie aan de Hudson met 25000 inwoners aan een Engelse invasiemacht moest overgeven. Tijdens de Derde Engelse Oorlog zou Cornelis Evertsen en Binckes het hernemen.
19. Brandt. Leven en Bedrijf..., pag. 311 ev.
20. Bijzonderheden over deze onderneming zijn te vinden in "Calender of State Papers, America and West Indies, 1661-1668.
21. Goslinga, pag. 389. Hij meent dat de Zeeuwse kolonisten naar Barbados werden vervoerd en daar als slaven verkocht.
22. Ibidem pag. 390. De kolonisten zouden zijn weggevoerd om op de Engelse Antillen te worden verkocht.
23. Hamelberg, de Nederlanders op de West-Indische eilanden, deel II, pag. 26 ev.
24. Ibidem, pag. 28 ev.
25. Na de dood van Pieter van Rhee, hadden zijn zonen Abraham Jan, Johan Abraham en Pieter van Rhee Jr. het patroonschap overgenomen. Isaac van Pere was gehuwd met een dochter van Jan van Rhee.
26. De vermoordde Jan Symonsen heette eigenlijk Jan Symonsen de Buck en was gouverneur geweest van het eiland Sint Maarten en vandaar door de Fransen naar Sint Eustatius gebracht. Zijn dochter Aechte kreeg als een vorm van smartegeld van de Zeeuwse Admiraliteit een bedrag van ongeveer 150 gulden en later van de Admiraliteit van Amsterdam nog eens 200 gulden.
27. Hartog, pag. 231.

Noten bij hoofdstuk X

1. Goslinga, pag. 433.
2. Ibidem, pag. 434, 435.
3. Zie ook hoofdstuk VI.
4. Zie ook hoofdstuk IV. De Laet noemt een aantal van 68 kolonisten.
5. Piet Hein heeft nog zijn ongenoegen geuit over deze onderbreking van de reis door Bankert. Hij was bevreesd dat de Spanjaarden hierdoor te veel verontrust zouden worden over de komst van een grote vlooteenheid in de Kraalzee en hier tegen hun maatregelen zouden nemen. Gezien het succes en de belangrijke rol die Bankert heeft gespeeld bij de verovering van de Spaanse zilvervloot, zal er later ook niet meer over gesproken zijn.
6. Andere bronnen noemen 1636 en 1637 als jaar van een Spaanse inval op het eiland.
7. ARA, WIC, oc, 46; brief van de gouverneur van Trinidad aan de koning, 28 mei 1637. Cornelis de Moor wordt hierin door de Spanjaarden Cornelio de Morg de Freclinques genoemd. Kort na terugkeer in Zeeland is hij bij een gevecht tegen de Duinkerkers gedood. We moeten aannemen dat Cornelis een buitenbeentje is geweest. Zonen van een bewindhebber-regent en tevens invloedrijk koopman zien we zelden het ruime sop kiezen. En ook na terugkeer uit Trinidad, waar hij de strop maar net ontging, was hij nog niet genezen en ging hij nog eens de Duinkerkers te lijf met het bekende noodlottige gevolg.
8. Goslinga, pag. 137.
9. Door nog te vereffenen schulden met de hertog stonden de Engelsen deze kolonisatie in West-Afrika toe.
10. Nauwelijks waren de handtekeningen onder het vredesverdrag gezet of Hollandse en Zeeuwse kooplieden drongen aan op uitbreiding van hun handelsprivileges. (Wright, inleiding, pag. 5).
11. Goslinga, pag. 440.
12. Charles de Rochefort. Le tableau de l'isle de Tobago, Leyde, 1665. Deze Franse dominee werd in 1650 predikant van de Waalse gemeente in Vlissingen. De Vlissingers zijn wat betreft zijn aanstelling niet over een nacht ijs gegaan. In het gemeente archief van Vlissingen is onder inv. no. 238 een brief aanwezig, welke verteld van Rochefort en zijn achtergronden. Burgemeesters en baljuw van Vlissingen hadden daarom verzocht aan de predikant van de Gereformeerde gemeente te Parijs.
13. Roos, Zeeuwen en de VOC, pag. 66 e.v.
14. Inv.Gem.Archief Vlissingen, no.193, Not. van de vergadering van de hoofdpart. der Westindische Compagnie in het cohier van Vlissingen, 1623 juni 3 - 1673 sept. 7.
15. Haecx heeft voor zijn vertrek met de hulpvloot onder Bankert in de "Beyenkorff" gelogeerd en wordt deze herberg ook weer enige jaren later genoemd als hij is teruggekeerd en de Zeeuwse bewindhebbers hem er fêteren (hoofdstuk V).
16. Deze patriciërswoning staat nog altijd als een van de enige overgebleven monumentale gebouwen op de Nieuwendijk te Vlissingen. 150 Jaar lang was hier het kantoor en de woning van de inspecteur (directeur) van het Nederlands Loodswezen gevestigd. Het is nog immer te betreuren dat deze traditie niet is gehandhaafd en er nu een dienst van rijkswaterstaat is onder gebracht.
17. In juni 1654, kort na aankomst van de Koerden op Tobago, arriveerden een groep van Nederlandse vluchtelingen uit Brazilië op het eiland. Hun schip had het roer verloren en waren daarna op het eiland gestrand. Na zes weken werden ze aan boord van een Koerlands schip naar Nederland vervoerd. (Anderson pag. 113).
18. De Lampsins meenden dat de Staten generaal hun bezit niet voldoende beschermden. Aan de vooravond van het uitbreken van de Tweede Engelse Oorlog werd reeds duidelijk dat Engeland het had voorzien op de Nederlandse overzeese bezittingen. Daarom dit verzoek aan Lodewijk de XIV. Deze was voor veel geld hiertoe bereid en Cornelis werd baron van Tobago en het eiland een Franse baronie. De Zeeuwse bemiddelaar en afgevaardigde bij deze onderhandelingen tussen Frankrijk en de Republiek was Pieter de Huybert. (Van Grol I, pag. 54).
19. Menkman, Tobago, W.I. gids 1939, pag. 373.
20. Anderson, pag. 217; Menkman zegt niet te weten wat er met de slaven en kolonisten gebeurd is, maar dat de Fransen naar Martinique werden overgebracht (Menkman, Tobago, W.I. gids, 1939, pag. 378).
21. Zich baserend op het tractaat dat in 1662 gesloten was met de Republiek, had Frankrijk in 1666 aan Engeland de oorlog verklaard. Een dergelijke actie waar Fransen de Engelsen verjoegen speelde zich af op Zeeuwse patroonschappen op de Wilde Kust en St. Eustatius.
22. Zie hoofdstuk VII, "Crijnssen en zijn bezoek aan Tobago".

Noten bij hoofdstuk XI

1. Roos, Zeeuwen en de VOC, pag. 34.
2. Unger, Gebouwen van de West-Indische Compagnie in Zeeland, pag. 158.
3. Ibidem, pag. 160.
4. De kaart van Corn. Goliath laat zien dat de voorzijde lag aan de nu gedempte Binnensingel, daar waar ongeveer de parkeerplaats van de Zeeuwse Bibliotheek is.
5. Unger, Gebouwen..., pag. 161.
6. Roos, Zeeuwen en de VOC, tekeningen op pag. 169 en 176.
7. Unger, Gebouwen..., pag. 164.
8. De Laet, Yaerlijck Verhaal, 4de deel, pag. 280 e.v.
9. Van Grol, de geschiedenis van de oude havens van Vlissingen, pag. 56. Gargon, Walcherse Arcadia, pag. 152.
10. Unger, Gebouwen..., pag. 164.
11. Ibidem, pag. 166.

Overzicht van geraadpleegde werken

Aitzema, Lieuwe van, Saeken van Staet en oorlogh, in ende omtrent de Vereenigde Nederlanden 1621-1688 (6 delen, Den Haag. 1666-72)
Algemene Geschiedenis der Nederlanden, deel VI, VII, VIII (Haarlem 1979-1980)
Anderson, E., Die Kurlandische kolonie Tobago, Baltische Heft, VIII (1961)
Anderson, E., Die erste kurlandische Expeditionen nach westindien in 17. Jahrhundert, Baltische Hefte, VIII, I, 1961
Balen, W.J. van, Hollandse kapers op Amerikaansche kusten (Leiden 1942)
Ballintyn, M., Nieuw Walcheren, Zeeuws Tijdschrift 1971, No. 5
Barleus, Casper, Nederlands Brazilie onder het bewind van Johan Maurits van Nassau, Grave van Nassau, 1637-1644. In het Nederlands bewerkt door S.L.P.'Honore Naber (Den Haag 1923)
Berkel, A. van. Amerikaansche voyagien..., A'dam 1695
Bijl, M. van der, Idee en Interest (Groningen 1981)
Binder, F., Die Zeeländische Kaperfahrt, 1654-1662, in Archief KZGW, 1976, 40-92
Blussé, L. en J. de Moor, Nederlanders over zee (Franeker 1983)
Boer, M.G. de, Een memorie over den toestand der West-Indische Compagnie in het jaar 1633, in Bijdr. en Meded. van het Hist. Genootschap, dl. 21 (Amsterdam 1900)
Bosman, W., A new and accurate description of the coast of Guinea... London, 1814
Boxer, C.R., The Dutch seaborne empire 1600-1800 (Leiden 1967)
Boxer, C.R., De Nederlanders in Brazilië 1624-1654 (Alphen aan den Rijn 1977)
Brakel, S. van, Bescheiden over de slavenhandel der West-Indische Compagnie, Econ.Hist. Jaarboek, deel IV, A'dam 1918
Brakel, S., De Hollandsche Handelscompagnieen der zeventiende eeuw, 's-Gravenhage 1908
Brandt, G., Het leven en bedryf van den Heere Michiel de Ruiter, A'dam 1701
Bruijn, J.R., Kaapvaart in de tweede en derde Engelse oorlog, in Bijdr.

Inhoud:

Zeeuwse kapers op verre kusten

*"Ik lap handel aan mijn laars,
als er buit te halen valt"*

De kaapvaart, ook wel de "commissievaart", cruysserij" of "vrije nering" genoemd, werd in de hier te beschrijven periode (1621-1674) door de Nederlanders, maar in het bijzonder door de Zeeuwen beoefend. Hiervoor werd al gezegd dat de WIC eerder een kaapvaartonderneming was dan een handelsmaatschappij, zoals haar grote broer de VOC.
Door de Heeren XIX werden tijdens het eerste octrooi goed uitgeruste kaperexpedities in zee gezonden, waarbij onder meer de Zeeuwse expeditie onder de vlag van de WIC en de Zeeuwse admiraal Pieter Adriaanzoon Ita een hoofdrol speelden.(hoofdstuk IV) Hier voornamelijk aandacht voor de Zeeuwse kapers die wel of niet gelieerd aan de WIC, hun steentje bijdroegen om, de vijand te bestrijden en dat was zeker tijdens het eerste octrooi de doelstelling.

Aandacht in het bijzonder echter voor de Zeeuwse vrijbuiters in het kustgebied van Brazilië en op de scheepvaartlijnen tussen het Iberisch schiereiland en de Spaanse en Portugese koloniën in Zuid-Amerika. Voornamelijk gaat het dan over de perioden na 1645, dus nadat de Portugezen tegen de vestiging van de WIC te Recife, in opstand waren gekomen en de Zeeuwse kapers zich voornamelijk in genoemd zeegebied deden gelden.
Onvoorstelbaar is de schade die door de vrijbuiters is toegebracht aan de Portugese handel en scheepvaart naar Brazilië. Naar schatting werden meer dan de helft van de met suiker beladen Portugese schepen die Brazilië verlieten door de Zeeuwen buitgemaakt. Suiker was voor Portugese kolonisten het voornaamste uitvoerproduct uit deze kolonie en daarom betitelden zij zich ook wel als de "pachtboeren" van de Nederlanders. Tevens slaagden de kapers er in schepen te onderscheppen die met soldaten, wapens en munitie onderweg waren naar Brazilië.
In de jaren 1647 en 1648, dus kort na de opstand tegen de vestiging van de WIC in Brazilië, werden 220 Portugese koopvaarders door hoofdzakelijk Zeeuwse schepen buitgemaakt.(1) Door dit grote aantal veroverde schepen zagen de Nederlanders niet alleen kans zich in Recife te handhaven, maar slaagden zij er tevens in grote hoeveelheden van de gekaapte suiker en andere goederen naar de Republiek te verschepen.

De Admiraliteit en de WIC

Na de oprichting van de WIC namen de rechtskundige en economische tegenstellingen tussen deze handelsmaatschappij en de Admiraliteiten toe. Voor 1624 hadden deze laatste het alleenrecht waar het ging om de administratie en de rechtspraak over de gekaapte schepen en de buitgoederen. Deze reeds lang voordien verkregen rechten kwam nu in veel gevallen niet overeen met de monopoliepositie van de WIC in haar octrooigebied. Hadden de Admiraliteiten het alleenrecht de convooi- en licentgelden te innen, anderzijds vorderde de WIC een percentage van de in het octrooigebied gemaakte winsten; de zogenaamde recognitiegelden.
Deze gelden werden ook gevorderd van schepen die rechtstreeks of via derden met vreemde landen handel dreven en waarvan de WIC meende dat deze ook in haar octrooigebied lagen. Tevens was de Compagnie bevoegd om kaperbrieven uit te geven.
Zowel de Admiraliteiten als de WIC leden onder constant geldgebrek en daarom wilden beide zich deze bron van inkomsten niet ontnomen zien. De Staten Generaal stelden bij herhaling vast dat de door de WIC opgeëiste gelden rechtmatig waren.(2)

Het volgende voorval is illustratief voor het conflict tussen de WIC en de Admiraliteiten.
De "Oud-Vlissingen" en de "Sonne" vertrokken eind januari 1628 naar Tobago om daar voor Jan de Moor als patroon van deze kolonie voorraden en kolonisten te brengen. In maart volgde de "Fortuin" met nog eens 63 kolonisten aan boord.(3)
Ter hoogte van de Portugese kust werd door de "Oud-Vlissingen" een Portugees schip veroverd dat van Brazilië kwam en geladen was met suiker en hout. De "Oud-Vlissingen" keerde met het buitgemaakte schip terug naar Zeeland waar schip en lading werden verkocht. De Admiraliteit van Zeeland dacht rechten te kunnen laten gelden op schip en buitgoederen, want zo meenden zij; "het schip was veroverd op commissie van de WIC, echter buiten haar octrooigebied" en ook de Staten van Zeeland oordeelden overeenkomstig.
De bewindhebbers van de WIC richtten zich tot de Staten Generaal om van de "Hoogmogende Heeren" te vernemen wat hun visie op deze delicate kwestie was. Deze beslisten dat op grond van het octrooi (art. 1, 2, 42 en 43) de opbrengsten toekwamen aan de Kamer van Zeeland. Het was een principiële beslissing; de Staten Generaal wilden hiermee aangeven dat het de taak van de Compagnie was afbreuk te doen aan de vijand en deze verovering kon als voorbeeld dienen, "ten einde de Compagnie te versterken in haer goede voornemen". Tot zo ver een voorbeeld van de controverse tussen de Admiraliteit en de WIC waar het ging over de opbrengsten van de buitgoederen.

In de periode dat de WIC in Recife en het kustgebied aldaar gevestigd was (1630-1654), was het de Compagnie die in een goed samenwerkingsverband met de Hoge Raad van Brazilië betrokken was bij de verkoop van de prijsgoederen uit de gekaapte schepen.
Na het verlies echter van deze kolonie drongen de Admiraliteiten bij de Staten-Generaal aan het recht van de uitgifte van kaperbrieven tegen borgstelling weer aan haar over te dragen; dit echter tevergeefs.
De Admiraliteiten van Amsterdam en Zeeland beschuldigden de WIC ervan dat zij slechts gedeeltelijk of helemaal niet om een borgtocht vroegen en dat ook vele bepalingen genoemd in de artikelbrieven niet aan de bemanningen werden voorgelezen. Ook werd door de kaperkapiteins verzuimd om één of meer opvarenden van het gekaapte schip als getuige mee te nemen. Tevens ge-

beurde het dat het journaal en vrachtbrief van het gekaapte schip verdwenen. Dit betekende dat het prijsgerecht geen bewijsstukken had, waardoor een goede rechtspraak onmogelijk was. Hierdoor ontstonden problemen met de landen waarvan de schepen waren genomen.

Het verlies van Brazilië gebruikten de admiraliteiten slechts als een voorwendsel om de Compagnie overal de rechtspraak te verbieden met als uiteindelijk doel de inkomsten in eigen hand te houden. Hierdoor zou de slagader van de dan reeds in moeilijkheden verkerende WIC worden afgesneden. Bovenstaande problematiek speelde vooral in Zeeland een rol, omdat de Zeeuwse bewindhebbers tevens betrokken waren bij de lucratieve kaapvaart, maar ook in veel gevallen zitting hadden in de Raad van de Admiraliteit.
Om dit nog eens te verduidelijken is wellicht het volgende van belang. Het was in de zeegewesten van de Republiek mogelijk dat de Provinciale Staten enige invloed konden uitoefenen op het admiraliteitscollege binnen het gewest. Deze invloed was echter voor wat betreft de provincie Zeeland wel erg groot. Op 13 augustus 1597 was namelijk in de "instructies voor de colleges van de Admiraliteiten" vastgelegd dat de Staten van Zeeland hun autonomie over de zeezaken zouden behouden.
Bij wijze van uitzondering zouden zeven leden van de gecommitteerde raad van Zeeland (de hedendaagse Gedeputeerde Staten), tevens zitting hebben in de admiraliteitsraad van de provincie. Hoewel ze verondersteld werden deze functies bij de uitoefening ervan gescheiden te houden, kan men zich voorstellen dat dit niet altijd het geval was. Deze uitzonderlijke verstrengeling van bestuurscolleges heeft in de andere gewesten veel ongenoegens veroorzaakt. Toch is deze unieke regeling van kracht gebleven tot aan het einde van de 18de eeuw.

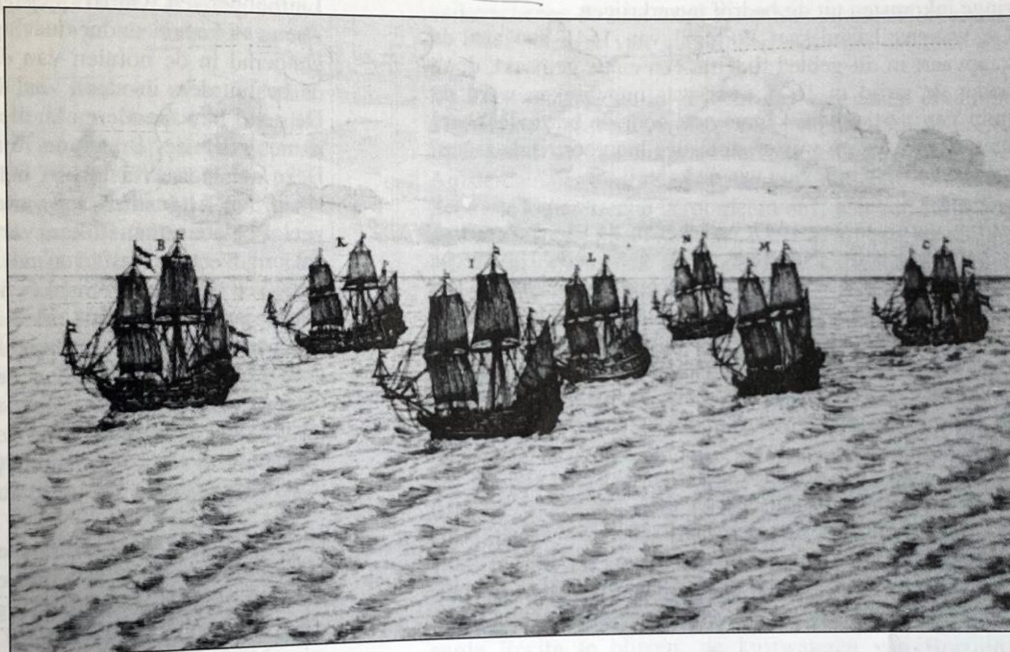
Kaapvaart en piraterij
Voor alle duidelijkheid: de kaapvaart was in tegenstelling tot piraterij een volkomen legale bezigheid, uitgeoefend in oorlogstijd door in hoofdzaak particuliere kaperschepen, aan wie door de overheid een zogenaamde commissiebrief - een volmacht dus - was afgegeven.
De admiraliteiten verstrekten deze commissiebrieven waarin stond dat de commissiehouder vijandelijke schepen en goederen mocht veroveren en vernietigen. De datum van afgifte werd genoteerd en de geldigheid verliep als de oorlog over was. De commissiebrief werd aangevraagd door particulieren en meestal waren het koopliedenreders die optraden als boekhouder van het schip dat voor de kaapvaart was uitgerust. De kaperkapitein moest na afloop van de reis zijn journaal aan de leden van de admiraliteitscolleges tonen en ook bezweren dat hij de bemanningen van de buitgemaakte schepen goed had behandeld.
Kaapvaart was een speculatieve onderneming; het ging enkel om het gewin en alleen de buit was van belang. De kapitein moest de veroverde prijs opbrengen in de eigen thuishaven. Dit was niet altijd mogelijk en daarom werd de prijs door de kapers ook wel in buitenlandse havens binnen gebracht. De afstand tussen de plaats van verovering en de thuishaven, maar ook de aard van de lading speelde hierin een beslissende rol.
Het grote aantal bemanningsleden aan boord van de kaperschepen was noodzakelijk omdat na de verovering van één of meer schepen in veel gevallen een zogenaamde prijsbemanning overging op het veroverde schip. Ook waren in vele buitenlandse havens consuls of commissarissen aanwezig die namens de eigenaar optraden bij de verkoop van de veroverde goederen. In de Nederlandse havens waren hiervoor door de admiraliteit venduemeesters aangesteld. Zo was er in Vlissingen, Veere en Middelburg een venduemeester.
De verdeling van de opbrengst van de buitgelden was niet altijd eenvoudig en er werd bij de admiraliteiten met steeds weer andere verdeelpercentages gewerkt. Na 1572 moesten de boekhouders, alvorens over te gaan tot een


E Bewint-hebberen vande West-Indische Compagnie ter Camer van ZEELANDT, Doen te weten, dat wy in ghevolghe vande laetste Resolutie van hare Hoogh Mogende in date 30. Ianuario 1651. Mitsgaders van hare Hoogh Mogende Commissie in date . xvj. Augusto. 1653 . hebben gheconsenteert, bewillicht ende toegestaen, consenteren, bewilligen ende staen toe mits desen, dat Capiteyn Gubrecht Cornelis Vech varende met het Schip ghenaemt Prins Robbrecht gemonteert met . 22 . Gotelingen, ende . 80 . Eters, met 't selve sijn onder-hebbende Schip, sal moghen varen ende Cruyssen, op den voet ende in conformité als inde Commissie vande boven-ghemelte hare Hoogh Moghende ampel ende distincte staet ghestipuleert, behalven in onse Conquesten, van Africa, Wilde Custe, Ysekepe, Berbice, het Eylandt Curaçau, nieu Neder-landt, ofte erghens ter plaetsen daer de Compagnie eenighe Logie heeft ende Negotie drijft, al waer den voornoemden Gubrecht Cornelis Vech niet en vermach aen te loopen noch Trafficqueren, Oppene van Confiscatie van Schip en goet, ende voorders op de Borghen te verhalen, conform hare gheteeckende Borchtochte, Actum ter Vergaderinghe als boven, desen . xvij. augusti. 1653.

Een kaperbrief uitgegeven door de bewindhebbers van de Kamer Zeeland aan de schipper van de 'Prins Robbrecht' - voorzien van 22 kanonnen en 80 bemanningsleden - waarbij het verboden was om 'negotie te drijven' met plaatsen waar de Compagnie zich had gevestigd. (Stads archief Veere OSA 2705)

verdeling eerst 10% afstaan aan de Prins van Oranje. De kapitein en zijn bemanning kregen een vastgesteld deel van de buitgelden en daarnaast ook hun normale gage uitgekeerd.

Het bestuurscollege van de Admiraliteit van Zeeland bestond uit negen leden, de zogenaamde raden. Omdat de admiraliteit zo sterk betrokken was bij de organisatie van de verkoop van de prijsgoederen was het voor de leden van deze raad niet toegestaan om parten te bezitten - deelgenoot te zijn - in een kaapvaartrederij. Isaac Hurgronje als raad van de admiraliteit van Zeeland en tevens vendu-emeester had hier iets op gevonden. Hij had zijn aandelen in een kaapvaartonderneming op naam staan van zijn minderjarige kinderen. Op deze wijze kon hij straffeloos betrokken zijn bij deze lucratieve bezigheden.
De buitgemaakte lading werd aan de wal opgeslagen in de pakhuizen van de admiraliteit. Was er sprake van kostbare lading, goud, zilver, edelstenen of munten dan werd deze verzegeld opgeborgen. De prijsgoederen werden door de admiraliteit verkocht, maar dit kon echter pas plaatsvinden als de rechtmatigheid van de neming van de prijsgoederen was aangetoond.
Dat er naast buitgoederen en gage voor de bemanning nog wel eens wat aan de strijkstok bleef hangen wordt uit het volgende duidelijk. De Vlissingse kaperkapitein Isaac Rochussen veroverde voor zijn reder Abraham van Pere een Engelse oostindiëvaarder. De opbrengst van de buitgoederen was 350.000 gulden. Aan boord van deze Engelsman was echter ook nog een grote hoeveelheid diamanten en juwelen. Deze bleken later nergens meer te vinden. Wellicht hebben de bemanningsleden er zich over ontfermd en heeft Van Pere gedacht dat zijn aandeel wel voldoende was; "leven en laten leven".
Voorstelbaar is dat na de oprichting van de WIC er voor de Zeeuwse kapers dan wel niet zo zeer een "gouden eeuw" aanbrak, maar zeker wel een periode waarin grote inkomsten werden verkregen uit deze bij uitstek Zeeuwse activiteit. Het is daarom niet voor niets dat de Zeeuwen later ijverden voor het behoud van de WIC en het hiermee samengaande monopolie op de vaart in het octrooigebied.



Zeeuwse kapers op de kust van Brazillië (naar een tekening van Frans Post).

Alleen al in Vlissingen werden in de periode tussen 1630 en 1652 40 grote, 22 middelgrote en 45 kleinere schepen, die door de Zeeuwse kapers waren opgebracht, geveild.
De Zeeuwen waren tot 1646 intensief betrokken bij de bestrijding van de Duinkerker kapers. In dat jaar werd echter het kapersnest Duinkerken van de landzijde door de Fransen ingenomen en konden de Zeeuwen hun potentieel aan schepen elders inzetten. De gemakkelijker te veroveren en vaak slecht bewapende koopvaarders waren voor de Zeeuwen een aanmerkelijk eenvoudiger prooi dan de zo veel beter bewapende Duinkerkers.

De Brasilse Directie te Middelburg
Intussen waren in de zomer van 1645 de Portugese kolonisten in Brazilië tegen de daar gevestigde WIC in opstand gekomen. Dit was voor de Zeeuwse kapers aanleiding om nu, nog meer als voordien, met vereende krachten op de verre Braziliëkust het kaperbedrijf uit te oefenen.
Hiertoe werd te Middelburg de "Brasilse Directie tot Middelburg" opgericht. Deze kaperrederij met een eigen door de heren XIX van de WIC samengesteld "Reglement" en "Provisionele Conditien" heeft van 1646 tot 1654 bestaan.(4)
De Zeeuwen begrepen dat naast de normale kaperactiviteiten van de WIC voor hen hier een markt lag om - met inachtneming van dat wat was vastgelegd in de "Provisionele Conditien" - rijke buit te veroveren.
Op de WIC-vestiging te Recife werd een eigen filiaal, een eigen kaperkantoor zou men het kunnen noemen, ingericht om beter de zaken ter plaatse te kunnen afhandelen. Directeur van deze vestiging was de Zeeuw Huybrecht Brest en uitgaande van de in die dagen bekende Zeeuwse kreet; "ik lap handel aan mijn laars als er buit te halen valt", werden hier goede zaken gedaan.(5)
Hoewel de Nederlanders in het zuidelijk Atlantisch zeegebied nog altijd de scepter zwaaiden was er wel degelijk sprake van een verzwakte zeemacht waar het de Compagnie betrof. De Zeeuwse kapers hebben echter aanzienlijk bijgedragen om deze verzwakking te compenseren.

Het verschijnsel van een zelfstandige kaapvaartonderneming binnen het octrooigebied van de WIC was reden voor veel ongenoegens binnen het bestuur van de Compagnie en in het bijzonder de Kamer Amsterdam. Er was hier echter sprake van een volkomen legale bezigheid en we moeten de Amsterdamse ongenoegens eerder beschouwen als een vorm van afgunst, omdat ook de Zeeuwse bewindhebbers - de een meer dan de ander - waren betrokken bij de resultaten, en dus deelden in de winst van deze Zeeuwse kaapvaartonderneming in Brazilië.

In feite was het allemaal niet zo bijzonder omdat al in 1632 de kaapvaart in het Caribisch gebied was vrijgegeven en eenieder zich hier mee kon bezighouden. Van de opbrengst van de behaalde buit moest echter 20% (later 16%) aan de Compagnie worden afgedragen. In 1633 was deze regeling ook van kracht geworden in het zeegebied Brazilië. Het loslaten van dit monopolie door de Compagnie werd veroorzaakt door het feit dat zij zelfstandig geen kans zag met succes de kaapvaart te beoefenen en op deze wijze toch in de gelegenheid was niet geringe inkomsten uit dit bedrijf te verkrijgen.
De wapenstilstand met Portugal van 1641 had aan de kaapvaart in dit gebied tijdelijk een einde gemaakt, doch nadat de strijd in 1645 weer was uitgebroken werd de hulp van particuliere kapers ook door de bewindhebbers niet afgewezen en was er, zoals we hiervoor reeds zagen, sprake van een opleving van de kaperij.(6)

In het voorjaar van 1647 verschenen de eerste Zeeuwse kapers te Recife. Naast de reeds genoemde Huybrecht Brest was er nog een tweede directeur meegekomen. Dit was Nicolaes Elfsdijck die ter plaatse de administratie van de buitgoederen verzorgde en deze zo mogelijk naar Zeeland verscheepte. Deze verkoop te Recife verliep volgens de voorwaarden genoemd in de "Provisionele Conditien" en onder streng toezicht van de Hoge Raad van Brazilië.

De Provisionele Conditien
Dit reglement op de kaapvaart zou, zo meent Van Hoboken, niet bewaard zijn gebleven.(7) Hoewel hem niet verweten kan worden er niet naar gezocht te hebben vinden we de complete tekst van het reglement in het Rijksarchief Zeeland te Middelburg.(8)
In deze "Provisionele Conditien", waarop het aan particuliere commissievaarders "ende ingeseetenen deser Landen sal toegestaan worden te varen op de Custe van Brasil", worden in 15 artikelen de voorwaarden genoemd. In art. 1 wordt onder meer gezegd dat de naam van het kaperschip, de naam van de kapitein en het aantal opvarenden aan de Hoge Raad te Recife moest worden opgegeven. Ook staat vermeld het percentage van de afdracht van de buitgelden en de wijze waarop de verkoping te Recife diende plaats te vinden. Tevens werd vastgesteld dat het kapen niet alleen werd toegestaan op de kust van Brazilië, maar dat ook de Portugezen mochten worden aangepakt in het zeegebied rond de Azoren en het Portugese eiland Madeira. Duidelijk is dat de activiteiten van de "Brasilse Directie te Middelburg" aan strakke regels gebonden waren.

Zelfs voor wat betreft de aanvoer van de mondvoorraden voor de proviandering van de Zeeuwse kapers werd door hen zelf zorg gedragen. Men wenste voor wat deze bevoorrading betreft niet afhankelijk te zijn van de zich in geldnood bevindende Compagnie, die zich in deze jaren nog maar met moeite op het dan omsingelde Recife wist te handhaven.
Bekende namen uit deze eerste jaren van de Brasilse Directie waren naast de hier al genoemde Zeeuwse directeuren, Abraham Slijckman die ook wel admiraal of commandeur genoemd werd en Cornelis Hoose, Adriaan Liefhebber en Gerrit Verhage. De successen van de Zeeuwse kapers onder de vlag van deze directie worden genoemd in de notulen van de Hoge Raad van Brazilië; de bestuurders in naam van de heren XIX in dit gebied. De goed bewapende en snelle Zeeuwse fregatten hadden namen zoals de "Brak", de "Fret" en de "Hazewind".(9)
Deze schepen kruisten in het zeegebied voor Bahia en Kaap San Augustin waar vandaan de Portugese schepen, veelal beladen met suiker, vertrokken. Er is wel beweerd dat ongeveer de helft van de Portugese schepen door de Zeeuwen werd buitgemaakt en naar Recife opgebracht. In de jaren 1647/1648 vielen in totaal 249 Portugese schepen in Nederlandse handen, waarin de Zeeuwen ongetwijfeld een groot aandeel hebben gehad. Dit wordt nog eens bevestigd uit de volgende cijfers. In 1647 was de waarde van de buitgoederen door de Compagnie veroverd berekend op ongeveer 100.000 gulden. Door de particuliere, in hoofdzaak Zeeuwse kapers 300.000 gulden.

De Compagnie deelde voor een percentage in de winst van de Zeeuwse kapers. De opbrengst ging grotendeels naar de directie te Middelburg en dat heeft hier en daar nog al wat stof doen opwaaien en veel onvrede veroorzaakt. Hoewel de schepen van de Middelburgse directie uitgezonden met toestemming van en na overleg met de Heeren XIX, nog geld en goederen inbrachten op het noodlijdende Recife en deze "rederij" veel afbreuk deed aan de vijand, kon een man als De With zijn ongenoegens over de Zeeuwse successen nauwelijks verbergen. Admiraal Witte Corneliszn de With, ook wel "dubbel

Provisionele Conditien waar op particuliere commissievaarders, ende ingeseetenen deser Landen, sal toegestaan worden te vaaren op de Custe van Brasil.

'Provisionele conditien' samengesteld door de Heeren XIX van de WIC. (RAZ, Arch. Staten van Zeeland, inv. nr. d.d. 6-12-1646, 2117-2118 III)

With" genaamd, bevond zich in die jaren, met een hulpvloot uitgezonden door de Staten-Generaal ook op de kust van Brazilië. Hij stond erom bekend weinig op te hebben met de Zeeuwen. Hij noemde de Zeeuwse kapers "leerjongens, die hier meer conquesten doen als die van de Compagnie, die het oudste recht behoorde te hebben." Mogelijk was De With niet op de hoogte van het feit dat de WIC haar monopolie op de kaapvaart had losgelaten en het daarom eenieder vrij stond, met in acht neming van de afdracht van recognitiegelden aan de Compagnie, aan de kaapvaart deel te nemen. Eerder moeten we de aan het adres van de Zeeuwen geuite verwijten doorverwijzen naar de leiding van de Compagnie die van dit oude recht op de kaapvaart geen gebruik meer wenste te maken.
"Waarom", zo stelt de geschiedschrijver Van Hoboken zich de vraag, "liet de Compagnie, die eens de schrik der zeeën was geweest, zich nu door haar Zeeuwse leerjongens overvleugelen en waarom deed ze niet de moeite om in dit blijkbaar zeer rendabele bedrijf de overhand te houden?"(10) Van Hoboken schaart zich in zijn boek "Witte de With in Brazilië" achter de uitspraken die drie eeuwen er voor werden gedaan door zijn protégé De With, omdat ook hij niet op de hoogte was van de inhoud van de "Provisionele Conditien".
Hij verwijst daarna naar het dagboek van Hendrik Haecx(s), die als lid van de Hoge Raad van Brazilië spreekt over de commissievaarders op de kust van Brazilië. Haecx(s) verblijft na zijn thuisvaart uit Brazilië op 8 november 1647 in Veere.(hoofdstuk V) Hier wordt hem door de aandeelhouders van de Brasilse Directie een etentje aangeboden. Hij bedankt hiervoor, wellicht niet helemaal wetend wat hij er mee aan moet. Hij voegt er wel aan toe , "dat ick haer bedanckte en hebbet geexcuseert, de heren Bewindhebbers die na alle apparentie daarin contribueren...:.", hiermee aangevend dat de bewindhebbers en de kaperdirectie onder een hoedje speelden en eraan hadden meegewerkt dat de kaapvaart op de kust van Brazilië geen aangelegenheid meer was van de Compagnie en daardoor deelden in de gemaakte winsten.

Weer schaart Van Hoboken zich daarna achter De With en noemt de Zeeuwen baatzuchtig. Hij laat er dan op volgen dat het motief ook wel geweest kan zijn dat de Zeeuwse bewindhebbers de opbrengsten van de kaapvaart liever niet zien verdwijnen in een bodemloze put, die de noodlijdende Compagnie nu eenmaal was.
Van Hoboken gaat er aan voorbij dat het reglement op de kaapvaart en het loslaten van het monopolie door de Compagnie tot stand was gekomen op initiatief van de Heeren XIX. Toen echter duidelijk werd met welk succes de Zeeuwen deze verre kaapvaart bedreven, had men er plotseling moeite mee. Wat afgunst niet vermag!
En dan laat hij er nog op volgen hoezeer de Zeeuwse reders ter vrije nering belang hadden, zowel bij het behoud van Brazilië als bij het handhaven aldaar van de oorlogstoestand. "Dit waren immers de lieden", zo voegt hij er fijntjes aan toe, wier commerciële leuze door een pamflettist in zo rake, zij het ongekuiste taal wordt geformuleerd: "schijt in de handel, alsser buyt te halen is".

Men kan zich de vraag stellen of het allemaal veel anders was geweest als de kapers van de Kamer Amsterdam, evenzo bedreven waren geweest in het uitoefenen van een gevaarvolle maritieme activiteit zoals de kaapvaart was, zij dan wel de gemaakte winsten in de pot van de Compagnie hadden gestort en om onmiddellijke stopzetting van de oorlogshandelingen hadden verzocht?
Boxer is voor wat betreft de opstelling naar de Zeeuwse kapers wat positiever en merkt op: "dank zij het grote aantal prijzen konden de Nederlanders niet alleen stand houden in Recife, maar slaagden zij er zelfs in aanzienlijke hoeveelheden suiker naar de Verenigde Provincies te verschepen".(11)
Na 1650 werden de gemakkelijk te veroveren Portugese karveels vervangen door grotere schepen en beter bewapend. Er werd meer in vlootverband gevaren en ook Engelse en Hollandse schepen namen aan dit transport deel. De Zeeuwen volgden deze ontwikkelingen op de voet, pasten hun schepen aan en hoewel het aantal prijzen (buitgemaakte schepen) wat afnam, werden nog regelmatig vele buitgoederen in Recife opgeslagen en verhandeld.
Dat de Nederlanders weinig eensgezind tegen de opstandige Portugezen optraden blijkt wel uit het volgende. In november 1652 veroverden enige Zeeuwse kapers een Hollands schip dat in dienst van de Portugezen voer. En nog weer enige maanden later verliet een konvooi van 18 suikerschepen de baai nabij Kaap San Augustin waarvan, zo bleek later, er vier van Nederlandse nationaliteit waren.
De Zeeuwen raakten in gevecht met een aantal ervan en één van de vier werd veroverd en opgebracht naar Recife. Daar werd de kapitein van het buitgemaakte schip, de Amsterdammer Gerrit Jansen, door de directeuren van de Zeeuwse kaperdirectie veroordeeld om "met een strop om de hals aen een pael te staen." Later is hij vrijgelaten en bij toeval ontmoetten twee Zeeuwse kaperkapiteins die het schip van Jansen veroverd hadden hem in Amsterdam. Jansen was nog altijd woedend over deze vernederende behandeling en zei dat hij inmiddels op een veel groter schip voer en ook deze keer weer met bestemming Brazilië. Hij schold de Zeeuwen uit voor "schelmen en fielten" en beloofde dat hij wraak zou nemen. Uit het bovenstaande wordt duidelijk dat veel Hollandse reders en kooplieden bereid waren handel te drijven met Brazilië, of dit nu onder Nederlandse of Portugese vlag gebeurde.

Hoe dan ook, de Zeeuwse kapers beheersten in de jaren die het de Compagnie nog was vergund om in het belegerde Recife te blijven, de kustwateren van Brazilië. Daarentegen vertoonde de oorlogsvloot van de Compagnie tekenen van verval en kon er nauwelijks nog gesproken worden van een vloot onder de vlag van de WIC.
Omdat we ons in dit hoofdstuk in hoofdzaak bepalen tot de wederwaardigheden van de Zeeuwse kapers op verre kusten, zullen we hier niet ingaan op dat wat er zich met betrekking tot het behoud van de WIC-vesting te Recife afspeelde. Daarom eerst weer terug naar de Middelburgse kaperdirectie wiens activiteiten door anderen met zoveel afgunst werden gadegeslagen.

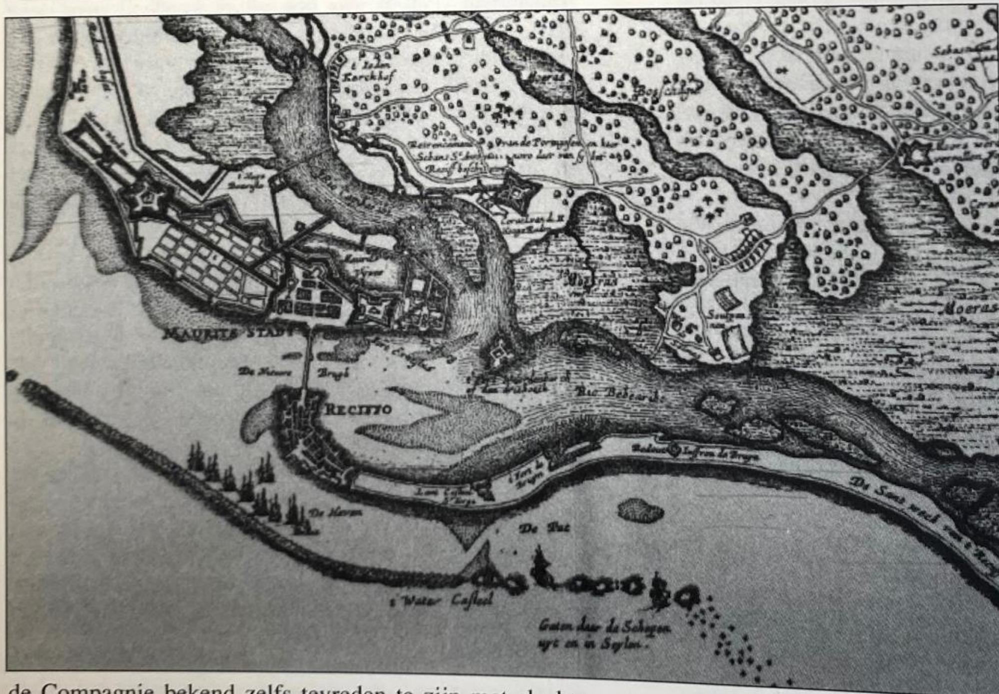
De Zeeuwse kaperschepen hadden vaak namen die aangaven hoe sterk de verbondenheid van de bewoners van dit gewest was met de Oranjes. Zo komen we de scheepsnaam "Prins Willem" wel vier keer tegen. Ook was er de "Jonge Prins", de "Oranje" en "'t Huys van Nassau". Tevens muntten de Zeeuwen uit in het verzinnen van kleurrijke scheepsnamen zoals "Het rad van avontuur", "Oranje in het hart", de "Verstoorde Leeuw", maar ook de

"Getergde Kaasboer" en als laatste een weinig toepasselijke naam voor zo'n woest en gevaarvol bedrijf, de "Moeder en Maagd". Om de reders aan te zetten nog meer kaperschepen uit te rusten had de Kamer Zeeland in juni 1652 besloten de recognitie van 18% te verlagen, waarna ook de Heeren XIX hiertoe overgingen. Verlagingen werden ingevoerd tot 16 en zelfs 12%. Een jaar later maakte

Acht Zeeuwse schepen die aan de "Brasilse Directie" toebehoorden veroverden in totaal 25 Engelse schepen, waarvan kaperkapitein Leijn Pické de helft voor zijn rekening nam. Zo enterde kapitein Philip Ras het Engelse schip de "Heat" en sleepte het naar Vlissingen.
Door deze oorlog zagen de in de zuidelijke Atlantische Oceaan achter gebleven kapers van de "Brasilse Directie"



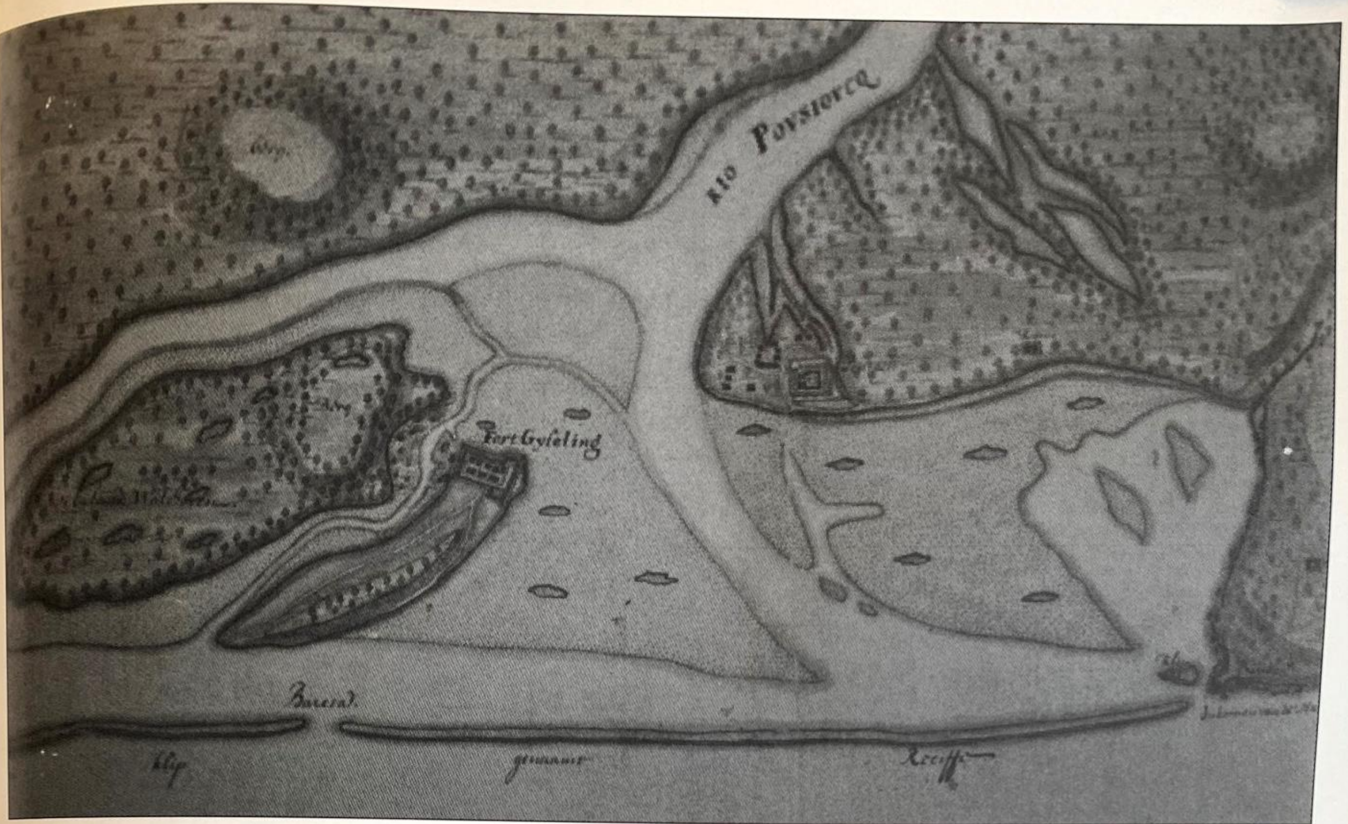
Kapers op de rede van Refice (naar een tekening van Frans Post).



Plattegrond van Recife en Mauritsstad (RAZ, detail van kaart Cornelis Goliath).

de Compagnie bekend zelfs tevreden te zijn met slechts 10%. Het liep echter allemaal anders.
In 1652 brak de Eerste Engelse Oorlog uit en verlieten een aantal kapers het Braziliaanse strijdtoneel om dichter bij huis deel te nemen aan de oorlog tegen Engeland. Zo verhuurde de "Brasilse Directie" in 1653 twee fregatten aan de Admiraliteit van Zeeland. Zeeuwse kapers veroverden tijdens deze oorlog minstens 74 Engelse schepen.

geen kans om hun prijzen naar eigen land over te varen, en brachten deze daarom ook wel naar Spanje (Cadiz) en de Canarische eilanden.
Zo stond het er voor toen in het voorjaar van 1654 bekend werd dat Recife, de laatste nederzetting van de WIC op de kust van Brazilië, aan Portugal was overgegeven. Drie kaperkapiteins brachten de kolonisten met hun schamele "hebben en houwen" naar het Wilde Kustgebied, de



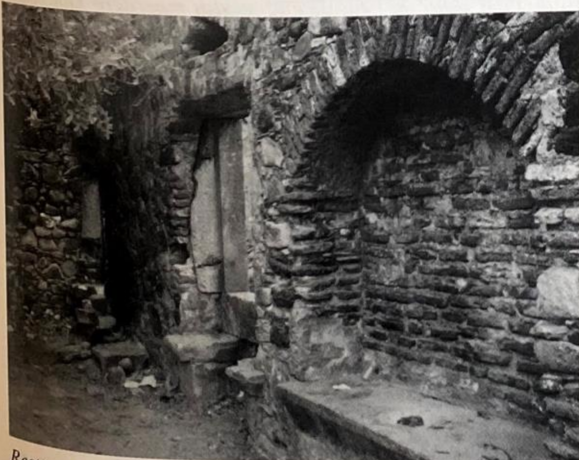
Rechts kaap San Augustin waarop de Batterij. In de baai het eilandje 'Walcheren' met het fort 'Gyseling' en een aantal versterkingen aan de rivier de Pousioucq. (ARA, Vingbooms Atlas, nr. 89)



Het eilandje 'Walcheren' in de baai van San Augustin (foto D. Roos).



Kaap San Augustin met daarop de Batterij; hier is rechts de nauwe doorgang tussen de wal en het rif (foto D. Roos).



Restanten van fortificaties die nog overal op het eiland en aan de baai worden aangetroffen (foto D. Roos).

De baai van Kaap San Augustin, aan de monding van de Rio Pousioucq was strategisch gelegen op ongeveer 40 km Zuid van Recife. In de baai verzamelden de Portugese suikerschepen zich en waren daarna een prooi voor de Zeeuwse kapers. Enige jaren was de baai in het bezit van de Nederlanders en herinneren de Zeeuwse namen aan misschien wel een voornamelijk Zeeuwse bezetting. Zo was Gyseling een bewindhebber van de Kamer Zeeland en enige jaren lid van de Hooge Raad van Brazilië te Recife.

Nu na 350 jaar ligt de baai er nog bij alsof de tijd heeft stilgestaan. Restanten van de oude verdedigingswerken zijn in de begroeiing terug te vinden.

Caribische eilanden en ookwel naar de Antillen en rekenden als vrachtloon de helft van de slaven die nog in hun bezit waren. In naam bleef de "Brasilse Directie" bestaan. Directeur Huybrecht Brest en de bewindhebbers van de WIC hadden nog vele problemen op te lossen omdat ieder voor zich meende nog geldvorderingen op de ander te hebben.
Door dit gebrek aan geld leek het er voor Brest niet goed uit te zien. Het kapervolk vergezeld van hun vrouwen en kinderen, bij elkaar wel 100 personen eiste van hem nog 30.000 gulden achterstallige betalingen. Zij verzamelden zich voor zijn huis en dreigden hem te doden als hij niet snel betaalde. Door tussenkomst van de "Bank van Lening" werd voorkomen dat Brest werd opgeknoopt. Hij stierf kort daarna een natuurlijke dood en de "Brasilse Directie" kwam met de WIC overeen dat de nu ontstane schuld in de toekomst van de recognitiegelden zou worden afgehouden.

Nadat in 1654 de vrede met Engeland was gesloten komen we de Zeeuwse kapers weer overal in het Atlantisch zeegebied tegen zonder dat er sprake was van een goed opgezet plan. Regenten, vaak bemiddelde burgers van de steden Vlissingen en Middelburg, waren de reders van de kaperschepen en soms ook wel bewindhebbers van de WIC.
Hiertoe behoorden namen als bijvoorbeeld Elfsdijck, Ghijsselingh, Westdorp, Thibault, maar ook de Lampsins, Van Rhee, Van Pere en vele anderen. Bij deelnemers in de WIC komen we namen tegen zoals Pecedeur, Alleart, Ketelaer, Verpoorte, Maertens, Pijl en Been.
In veel gevallen waren soms wel 30 personen of meer aandeelhouder in een kaperschip. Een van hen fungeerde als boekhouder en hield de administratie bij. Tevens was hij betrokken bij de uitrusting van de schepen en verzorgde de kontakten met de WIC en de Admiraliteit. Zo waren Maanhout, Van Pere, Daniel Gilles en anderen reder van het kaperschip de "Tholen" waarop in 1654 en '55 de hiervoor genoemde Philip Ras het bevel voerde. Ook waren er oud-kapiteins van de "Brasilse Directie" die nu in een walfunctie kaperschepen uitrustten, zoals Johan le Sage dit deed met de "Orange", waarop zijn zoon Touissant nu kapitein was. Ook komen we in dit verband Adriaan Liefhebber tegen of Jan Naelhout de Oude die de "Posthoorn" uitrustte, waarop zijn zoon kapitein was. Dan was er eveneens Pieter Morris die tot 1657 met succes de kaapvaart beoefende maar daarna aan Jan Crijnssen op zijn kaperschip de "Vliegende Arend" het commando overgaf.

Van de 40 schepen waarvan de reders tussen februari 1659 en juni 1661 in het bezit waren van een kaperbrief van de Kamer Zeeland van de WIC, waren er ongeveer 18 alleen bij de kaapvaart betrokken. De anderen werden tevens ingezet als koopvaarder op West-Indië en zij beoefenden de kaapvaart als dat zo te pas kwam; als een Portugees bij toeval hun koers kruiste. De kaapvaart was in deze jaren in veel gevallen een bijverdienste die de normale handel en vrachtvaart niet moest beïnvloeden.
Ook waren er wel kapers die met succes in het Caribische gebied opereerden en daarna met suiker of tabak als vreedzame koopvaarders weer thuisvoeren. Van 20 met name bekende reders die de kaapvaart beoefenden, hadden acht een aandeel in één kaperschip, negen reders in twee kaperschepen, twee in drie kapers en alleen Jacob van Hoorn als één van de bekendste Zeeuwse kaapvaartreders een aandeel in wel vijf kaperschepen. Duidelijk is dat men het risico zo veel mogelijk wenste te spreiden.
Bekende namen van kaperkapiteins die in dienst waren van de "Brasilse Directie" waren Abraham Dominicus, Leijn Pické, Jan Duym, Bastiaan Huysman, Daniel Jaspersen, de gebroeders Bartel en Leijn Brant, maar ook Aldert Janssen en bovenal niet te vergeten Gilles Cazen. Zo stopten er een aantal, kort voor of na het einde van de Tweede Engelse Oorlog, met de soms toch wel erg onzekere kaapvaart.

Kaapvaart; een Zeeuwse maritieme activiteit bij uitstek

Kaapvaart, koopvaardij, de slavenhandel, de vaart voor de WIC, de smokkelhandel in het octrooigebied van de WIC, ook wel de lorrendraaierij genoemd, waren allen maritieme activiteiten, waarbij de Zeeuwen zeer nauw betrokken waren. Zo zien we de Zeeuw Theunis Post die in 1654 opduikt als kaperkapitein en zes jaar later komen we hem tegen, varende op een vrachtvaarder op West-Indië in dienst van de Vlissingse reder Jacob de Moor. Tijdens de Tweede Engelse Oorlog (1665-1667) was hij weer kaper en later in dienst van de WIC, op een aantal schepen die in het Caribische gebied en op Suriname voeren.
Een veel genoemd en alom bekend Zeeuws zeeman uit die jaren was Jacob Janssen van den Bergh, alias "Japon". Eerst was hij kaper voor de "Brasilse Directie", daarna betrapt bij het smokkelen van slaven in het octrooigebied van de WIC en hier voor gestraft. Later weer als kapitein op het kaperschip de "Kater"; daarna monsterde hij als kapitein op de "St. Pieter", waarmee hij slaven naar Curaçao en Spaanse havens in de Caribiën bracht. In 1660 treffen we hem aan op het kaperschip de "Sinjoor" en in 1662 bevindt hij zich onder de geredden van een schip dat "Zeelandia" heette en ergens in West-Indië was gezonken. Dan weer slavenhaler en uiteindelijk solliciteert hij voor de functie van kapitein op het schip de "Middelburg" van de WIC. Triest genoeg voor Jacob Janssen wordt hij hiervoor niet aangenomen. Wellicht is zijn "indrukwekkende" staat van dienst toch niet voldoende om hem voor deze functie in aanmerking te laten komen. Zijn activiteiten als smokkelaar heeft hij mogelijk niet verborgen kunnen houden en dit heeft de bewindhebbers toch niet aangestaan.
Vaak waren de kaperschepen omgebouwde koopvaarders, aangepast door het aanbrengen van meerdere kanonnen en verblijfplaatsen voor een soms veel talrijker bemanning.

Zeeuwse kaapvaarders kruisten wel gezamenlijk met die van Oostende. Er werd dan wel post gevat ter hoogte van Finisterre of bij de Taagmonding. Dit was ook een bekend jachtgebied voor de Barbarijse kapers afkomstig van Algiers. Was er niets te kapen dan zien we ook wel de ene kaper de andere aanvallen. Dit was het geval toen in 1655 drie Zeeuwse kapers na een hevig gevecht een uit Algiers afkomstige zwaar bewapend piratenschip de "Pelgrum" aanvielen.

Dit schip met 100 bemanningsleden werd overmeesterd waarbij aan beide zijden veel doden en gewonden vielen, waaronder ook kapitein Aldert Janssen. Het Zeeuwse schip zeilde daarna met de buit naar Cadiz waar de Algerijnse opvarenden aan de Spanjaarden voor veel

geld werden verkocht. Deze werden daarna ingezet als roeiers op de Spaanse galeien. Zo is er nog veel te vertellen over de wederwaardigheden van Zeeuwse kapers voor en na de Eerste en Tweede Engelse Oorlog.

Tenslotte nog het verhaal van de bekende Vlissingse kaper Cornelis Janzn. van de Velde, bijgenaamd "Dromcap". Hij was onder meer kapitein op de "Vlissingen" en joeg in oktober 1655 op de noordoostkust van Brazilië op twee Portugese suikerschepen. Nabij het eiland Fernando Noronha veroverde hij één van de schepen. Dromcap zette met het veroverde schip koers naar de Antillen, waar hij zijn Zeeuwse makker Barthelomeus de Jager tegen kwam die eveneens een buitgemaakt schip de "Consiencia" bij zich had. Dit schip was met suiker geladen en kwam van Rio de Janeiro. Een deel van de lading werd overgeladen in het schip van Dromcap en een ander gedeelte in een schip van de gebroeders Lampsins, de "Salamander", en hiermee voer men huiswaarts.

Ook elders waren Zeeuwse kapers actief. Van een niet geringe buit was begin augustus 1656 sprake. Mathijs Quars veroverde na een gevecht van vier uur op de kust van Angola de "Brazil Frigate". Aan boord waren 200 slaven, vele vermogende Portugese passagiers, maar ook 22000 pond olifants-tanden. Het gekaapte schip werd naar de Zeeuwse plantagekolonie Essequebo gesleept waar de slaven ontscheept werden.
Enige jaren eerder had kapitein Joris Louijssen met zijn schip de "Zoutelande" op de Angolakust een klein Portugees slavenschip veroverd. Aan boord waren ongeveer 100 slaven en Louijssen die in dienst was van de Zeeuwse reders Van Pere en Van Rhee, bracht deze levende lading naar de kolonie Berbice welke onder patroonschap stond van bovengenoemde reders, die tevens bewindhebber waren van de WIC. (hoofdstuk III)

Ook werden de door de Zeeuwse kapers veroverde schepen wel naar Buenos Aires vervoerd, omdat daar de slaven de hoogste prijs op brachten. De reeds genoemde Zeeuwse kaperkapitein Cazen dwong een Portugese slavenhaler om bij te draaien, veroverde het schip met aan boord 400 slaven en verruilde deze op de Antillen voor 100.000 pond tabak en nog eens zoveel suiker. Deze lading werd door een Zeeuwse koopvaarder naar Vlissingen vervoerd.

Het was geen uitzondering als Zeeuwse kapers ook wel schepen aanpakten die onder de vlag voeren van een land waarmee de Republiek niet in oorlog was. Veelal werd dan als excuus aangevoerd dat men er van uitging dat het schip contrabande vervoerde. Soms was dit echter niet het geval en dat gaf dan vaak niet geringe problemen.
In de jaren 1654-1662, dus na de periode van de Zeeuwse kapers onder de vlag van de "Brasilse Directie te Middelburg", werden naar ruwe schatting meer dan 70 veroverde schepen (prijzen) naar Zeeland of elders opgebracht, waarvan de opbrengst ongeveer 3,5 miljoen gulden was.
Deze enorme opbrengsten mag men niet als bruto-winst beschouwen. Er moesten eerst niet geringe investeringen gedaan worden en er waren vaak een aantal partijen die deelden in de winst. Naast de aankoop en uitrusting van een schip, moest er gage betaald worden aan de opvarenden. Hoewel de kosten in de periode van de "Brasilse Directie" er weer anders uitzagen - de lonen werden door de WIC betaald, maar er moest per schip wel 12000 gulden borg betaald worden - zijn er geen exacte cijfers bekend. Wel zijn er bedragen genoemd voor wat betreft de periode tijdens de Tweede Engelse Oorlog.
De bekende Zeeuwse koopman en kaapvaartreder Benjamin Raulé gunt ons een blik in zijn administratie. Zo wordt er een bedrag genoemd van 7750 gulden voor de uitrusting van een kleine kaper de "Zeemeeuw", die in het voorjaar van 1665 in de Caribische zee kruiste. Hier waren slechts 45 opvarenden en zes kanonnen aan boord.
Een middelgroot kaperschip was de "Hazewind" waarop de eerder genoemde kapitein Aldert Jansen het commando voerde. Het schip werd uitgerust voor vijf maanden met aan boord 110 opvarenden waarvoor de boekhouder een bedrag van 11700 gulden opvoerde.
En dan tot slot; de uitrusting van de "Oranje" en de "Gouden Poort" die voor een kapertocht van acht maanden werden uitgerust kostte 33600 gulden per schip. Dit waren echter grote kaperschepen die ook dienst deden in de Caribische Zee.(12)

Een Zeeuws lofdicht op de kaapvaart

Gelijck de ander Vaert, by d'Heeren van ons lant
Verwillicht is, oock de Caep-vaart ingheplant,
Want al de gheen', die voor de Compagnie varen,
Commissie van de Prins sy hebben, en bewaren.

Merckt doch eens op 't proffijt, dat ons dees vaert gaet geven
Hoe menich bedruckt mensch en armen daer by leven.
De armen van ons Stadt, van Vlissing', daecht gevoelt,
Hoe dese vaert, den brant, van hare armoed', coelt.

Wie de Vrijbuytvaert laect, den Armen moet verachten,
Merckt wat het Vaderlant, hier al profijen heeft,
Hoe menich arm Matroos, by dese vaert oock leeft,
Want van 't verovert goet, het lant treckt 12 ten hondert.

De Admiraliteyt van Zeelandt, wel getuycht:
Wat sy een hoope geldt uyt de Vrybuyt-vaert suycht,
En onsen Ed'len Vorst, de Prince van Orangien,
Die merckt oock wel wat schaed' dees vaert doet aen Spanien.

Wel doet Maraen sijn best, wat deert ons Zeeuwen dan,
T'ontneemen hem sijn goe, en Schepen, alsmen can,
Ick meen de Specken nu noch dagelicx betreuren,
Hetgeen de Vlissingers, haer Jaerelicx ontveuren

Dit is een gedeelte uit een lang gedicht, waarin de kaapvaart wordt aangeprezen. De onbekende dichter is ongetwijfeld een Vlissinger. Maraen was een scheldwoord voor een Spanjaard; evenals "Speck". (uit Scheurleer "Van varen en vechten", I, pag.224 ev.

stopzetting van de vijandelijkheden wel eens de ondergang van de Compagnie kon zijn. (Goslinga, pag. 12).

25. Poelhekke, pag. 1.

26. Ibidem, pag. 122.

27. Ibidem, pag. 267.

28. Van Dillen, De WIC, het Calvinisme en..., pag. 171; Van Dillen, De opstand en het Amerikaanse zilver, pag. 34.

29. In de loop van 1648 hebben de Zeeuwse kooplieden en regenten eveneens een poging gedaan om - in combinatie met Antwerpse kooplieden - een plaats bij de handel in de Middellandse Zee te verwerven. Toen dit de Amsterdamsche Vroedschap ter ore kwam heeft deze het advies ingewonnen van de Straathandelaren (de vaart en handel op de Middellandse Zee); het antwoord luidde dat er voor de Amsterdammers geen gevaar was te duchten. Inderdaad, Middelburg, in de 16de eeuw nog een belangrijke handelsstad, kon in menig opzicht niet meer concurreren met Amsterdam en Rotterdam.(Van Dillen, De opstand en het Amerikaanse zilver, pag. 34).

30. Wright en Van Dam, Nederlandsche zeevaarders, deel I, pag. 5.

Noten bij hoofdstuk VI

1. Boxer pag. 243.

2. ARA; St.Gen. No. 5767 WIC en St.Gen. 28 nov. 1658.

3. Dit schip onder Geleijn van Stapels speelt in dit boek een belangrijke rol (hoofdstuk IV) en is ook op de omslag afgebeeld.

4. RAZ; Staten van Zeeland, inv.no. 2117-2118 III d.d. 6-12-1646.

5. Er bestond ook nog een ongekuiste versie van deze commerciële leuze namelijk; "schijt in de handel als er buyt te halen is."

6. Van Hoboken, pag. 67.

7. Ibidem, pag. 67.

8. Zie noot 4; Van Hoboken las in de notulen van de Hoge Raad van Brazilië over het bestaan van deze "Conditien". Omdat het hier ging over voorwaarden, vastgelegd in een reglement op de kaapvaart, had dit hem kunnen doen besluiten zijn onderzoek tot de Zeeuwse archieven uit te breiden. Later vond Drs. J.H. Kluiver voor de Duitse historicus Franz Binder in het RAZ dit reglement; Binder, pag. 77.

9. Van Hoboken, pag. 69.

10. Van Hoboken, ibidem.

11. Boxer, De Nederlanders in Brazilië, pag. 283.

12. De hier genoemde namen van schepen, kapiteins en bedragen zijn afkomstig uit de dissertatie van Franz Binder, Portugal en de Verenigde Provinciën 1654-1705.

Noten bij hoofdstuk VII

1. Abraham Crijnssen; de verovering van Suriname en zijn aanslag op

en Meded. van het Hist. Genootschap, afl. 3 (Amsterdam 1990)
Bijl, M. van der, Idee en interest, Groningen 1980
Colenbrander, H.T., Koloniale geschiedenis deel I en II, 's-Gravenhage 1925
Dantzig, A. van, Het Nederlandse aandeel in de slavenhandel, Bussum 1968
Dillen, J.G. van, Van rijkdom en regenten; handboek tot de economische en sociale geschiedenis tijdens de Republiek ('s-Gravenhage 1970)
Dillen, J.G. van, De West-Indische Compagnie, het Calvinisme en de politiek, in Ts. voor Geschiedenis, 74ste jg., afl. 1 (Groningen 1961)
Edmundson, G., "The Dutch in Western Guiana" (English historical review, XVI, 1901)
Edmundson, G., "The Dutch on the Amazon and Negro in the seventeenth century" (English Historical Review, XVII, (1903), XIX (1904)
Encyclopedie van Zeeland, 3 delen (Middelburg 1982-1984)
Enthoven, V., "Veel vertier", Archief van het Kon. Zeeuws Genootschap, jrg. 1989
Goslinga, C.Ch., 1580-1680, The Dutch in the Caribean and in the Guianas, Assen 1971
Goslinga, C.Ch., Emancipatie en emancipator, Assen 1956
Exquemelin, A.O., De Americaansche zeerovers, A'dam 1678
Grol, G.J. van, De grondpolitiek in het Indische domein der generaliteit, deel I, II ('s-Gravenhage 1942)
Grol, H.G. van, De geschiedenis van de oude havens van Vlissingen, Vlissingen 1931
Haan, H. den, Moedernegotie en grotevaart (Amsterdan 1977)
Haecxs. Hendrik, "Het dagboek van Hendrik Haecxs, lid van de Hoge Raad van Brazilië, 1645-1654 Bijdragen en mededelingen Historisch Genootschap Utrecht, XLVI, 1925, Red. S.P. L'Honoré Naber
Hamelberg, J.H.J., De Nederlanders op de West-Indische eilanden, Amsterdam 1979
Hartog, Joh., De Bovenwindse Eilanden, Oranjestad z.j.
Hartsinck, J.J. Beschryving van Guiana of de Wilde Kust in Zuid-Amerika, A'dam 1770, 2 delen
Heuvel, A. van den, Goud en slaven (Amsterdam z.j.)
Hoboken, W.J. van, Witte de With in Brazilië (Amsterdam 1955)
L'Honoré Naber, S.P., Het dagboek van Hendrik Haecxs lid van den Hoogen Raad van Brazilië (1645-1654), uit Bijdr. en Meded. van het Hist. Gen. (Utrecht 1925)
L'Honoré Naber, S.P., Toortse der Zeevaart door Dierech Ruiters 1623; Uitgave Van Linschoten Ver.
Jonge, J.C., de, Levensbeschrijving van Johan en Cornelis Evertsen, 's-Gravenhage 1820
Jonge, J.C., de, Geschiedenis van het Nederlandsche Zeewezen 10 delen, A'dam 1830
Jonge, J.K.J. de, De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië, deel I ('s-Gravenhage 1862-1909)
Jonge, J.K.J. de, De oorsprong van Neerland's bezittingen op de kust van Guinea ('s-Gravenhage 1871)
Jong, Th.P.M. de, De krimpende horizon van de Hollandse kooplieden (Assen 1966)
Knappert, L., Geschiedenis van de Nederlandsche Bovenwindsche eilanden, 's-Gravenhage 1932
Kors, M.J.G., Lorrendraaien in het vaarwater van de Westindische Compagnie, Scriptie Zeegeschiedenis R.U. Leiden 1987
Kunst, A.J.M., Recht, Commercie en Kolonialisme in West-Indie, Zutphen 1981
Laet, Johannes de, Iaerlyck Verhael van de Verrichtinghen der Geoctroyeerde West-Indische Compagnie. [Leiden 1644], Uitg. S.P. l'Honoré Naber en J.C.M. Warnsinck, 4 dln. ('s-Gravenhage 1931-1937)
Laet, Johannus de, "Nieuwe Wereldt ofte beschrijvinghe van West-Indien, Leiden 1630
Maritieme Geschiedenis der Nederlanden, delen 2,3 (Bussum 1977)
Lusac, E., Hollands rijkdom, Leyden 1780-1783
Meertens, P.J. Meertens over de Zeeuwen, A'dam 1970
Meijer, A.C., "Liefhebbers des Vaderlandts ende beminners van de Commercie", uit het Archief, mededelingen van het Koninklijk Zeeuwsch Genootschap der wetenschappen jrg. 1986
Meilink-Roelofsz, M.A.P., Archivalia betreffende de voormalige Nederlandse koloniën Essequebo, Demerary en Berbice in het Public Record Office te Londen, in Nieuwe W.I.G. 41ste jg., 1961/1962
Menkman, W.R., De Nederlanders in het Caraïbische zeegebied (Amsterdam 1942)
Menkman, W.R., De geschiedenis der West-Indische Compagnie Patria-serie (Amsterdam 1947)
Menkman, W.R., De Nederlanders in het Caraibisch zeegebied, A'dam 1942
Menkman, W.R., Tobago; West-Indische gids 1939, 1940, 1941
Mollema, J.C., Geschiedenis van Nederland ter Zee (A'dam 1942)
Nagtglas, F., Levensberichten van Zeeuwen (Middelburg 1893)
Netscher, P.M., Geschiedenis van de koloniën Essequebo, Demerary en Berbice ('s-Gravenhage 1888)
Poelhekke, J., De Vrede van Munster, Den Haag, 1948
Postma, J.M., The Dutch in the Atlantic Slave Trade. 1600-1815, Cambridge 1990
Ratelband, K., Vijf dagregisters van het kasteel Soa Jorge del Mina (1645-1647), Van Linschoten vereniging, 's-Gravenhage 1953
Ratelband, K., Reizen naar West-Afrika van Pieter van de Broeke 1605-1614, Van Linschoten Ver. 's-Gravenhage 1950
Rawley, J.A. The transatlantic slavetrade New York/London 1981
Rochefort, Charles de, Histoire naturelle et morale des iles Antilles de l'Amerique, R'dam 1658
Roos, D., Koning-Stadhouder Willem III en de Zeeuwse admiraal Cornelis Evertsen (Goes 1988)
Roos, D., Zeeuwen en de VOC (Middelburg 1987)
Roos, D., Het vergaan van het VOC-schip de "Woestduyn"; Blauwe Wimpel 1985
Rue, P. de, Geletterd, Staatkundig en Heldhaftig Zeeland (Middelburg 1784)
Scheurleer, D.F., Van varen en vechten ('s-Gravenhage 1914)
Stols, E., De Zuidelijke Nederlanden en de oprichting van de Oost- en Westindische Compagnieën, in de "Economische ontwikkeling en sociale emansipatie", deel I ('s-Gravenhage 1977)
Stoppelaar, J.H. de, Balthasar de Moucheron ('s-Gravenhage 1951)
Straaten, Harald S. van der, Brazil-A Desteny ('s-Gravenhage 1984)
Swaluwe, E.B., De daden der Zeeuwen gedurende den opstand tegen Spanje (Amsterdam 1846)
Udemans, Godfried, 'T Geestelijcke Roer van het Coopmans schip (Dordrecht 1655)
Unger, W.S., Bijdragen tot de geschiedenis van de Nederlandse slavenhandel, in: Economisch-Historisch Jaarboek ('s-Gravenhage 1956)
Unger, W.S., Het archief der Middelburgsche Commercie Compagnie ('s-Gravenhage 1951)
Verhees-van Meer, J.Th.H., De Zeeuwse kaapvaart tijdens de Spaanse successieoorlog 1702-1713 (Middelburg 1986)
Voort, J.P. van de, De Westindische plantages van 1720 tot 1795 financiën en handel (Eindhoven 1973)
Vrijman, L.C., Kaapvaart en zeeroverij (Amsterdam z.j.)
Vrijman, L.C., Slavenhalers en slavenhandel Patria-serie (Amsterdam 1943)
Vrijman, L.C., Zeer Aenmerkelijke reysen gedaan door Jan Erasmus Reyning; Dr. David van der Sterre ; A'dam 1937
Waard, C. de. De Zeeuwsche expeditie naar de West onder Cornelis Evertsen de Jonge, 's-Gravenhage 1928
Wagenaar, J., Vaderlandsche Historie, vervattende de geschiedenis van der nu Vereenigde Nederlanden, A'dam, 1752-59. 21 v
Warnsinck, J.C.M., Van vlootvoogden en zeeslagen (Amsterdam 1940)
Warnsinck, J.C.M., Abraham Crijnssen, de verovering van Suriname en zijn aanslag op Virginië in 1667 (Amsterdam 1936)
Winkelman, H.P., Geschiedkundige plaatsbeschrijving van Vlissingen (Vlissingen 1972)
Winter, P.J. van, De Westindische Compagnie ter Kamer Stad en Lande ('s-Gravenhage 1978)
Wolbers, J. De geschiedenis van Suriname, A'dam 1970
Wright, Irene A., Nederlandsche zeevaarders op de eilanden in de Caraïbische zee en aan de kust van Columbia en Venezuela gedurende de jaren 1621-1648(9); Deel I (1621-1641) met vertalingen der documenten door C.F.A. van Dam, (Utrecht 1935)
Zuidhoek, A., Piet Hein en de Zilvervloot, Bussum 1978

Bijlagen

Bijlage I

Deze bijlage "aangaande een Berigt over de Colonie van Essequebo" is hier volledig overgenomen. Het is in oktober 1750 op kosten van de stad Middelburg gedrukt en bevindt zich niet alleen in het Stadsarchief van Veere maar ook in het Rijksarchief Zeeland; "Verzameling Van Doorn van Westcapelle, No. 41".

Dit "Berigt" werd samengesteld nadat op 11 augustus 1750 de Heeren X van de WIC besloten om alle particuliere zeevaarders te animeren om ook naar Essequebo te varen en hier suiker en andere producten te laden en naar de Republiek te vervoeren. Men meende dat Zeeland over te weinig scheepsruimte beschikte om dit alleen aan te kunnen.

Zowel de Staten van Zeeland alsook de Kamer Zeeland van de WIC verzetten zich tegen deze maatregel. In dit "Berigt" trachtten zij duidelijk te maken dat alleen Zeeland en haar ingezetenen het historische recht bezaten om niet alleen deze kolonie te exploiteren, maar ook om de goederen vandaar met Zeeuwse schepen naar Zeeland te vervoeren. Dit stuk geeft een goed beeld van dat wat er zich zoal in anderhalve eeuw op de Wilde Kust afspeelde en hierin is ook gebruik gemaakt van annotaties. Deze zijn in deze bijlage enigszins anders dan in het "Berigt" opgenomen, maar toch in het belang van de volledigheid achter de bijlage vermeld.

Berigt aangaande de Colonie van Essequebo, met haare onderhoorige Rivieren, zoo ten opsigt van desselfs Bevolkinge als verderen Aanwasch, en voornamentlyk, nopens het regt, 't geen Haar Ed: Mog: de Heeren Staten van Zeeland, op desselve privativelyk, en met seclusie van allen anderen, competeert.